Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok X. Warszawa, 1 czerwca 1929 r. Nr. 11 (145).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

Cena N-ru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.

Rękopisów redakcja nie zwraca

Anonimów nie uwzględnia się

Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, ul. Chmielna 9, m. 9.

Telefon Nr. 195-28 i 539-00

Konto czekowe P. K. O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Krótki rys dziejów Międzynarodówki Transportowców

W związku z przystąpieniem naszego Związku do Związku Stowarzyszeń Zawodowych w Polsce tudzież do Międzynarodowej Federacji Transportowców zapowiedzieliśmy w poprzednim numerze „Maszynisty" umieszczenie szeregu artykułów informacyjnych o dziejach, organizacji i zadaniach tych krajowych i zagranicznych Central ruchu zawodowego, w których obecnie zasiadać będziemy. Na początek oddajemy głos kol. Maxaminowi, wiceprezesowi Z. Z. K., który jako stały delegat tego Związku i b. członek Rady Generalnej I. T. F. w krótkich słowach skreśli dzieje, organizację i zadania Międzynarodowej Federacji Transportowców. Red.

Międzynarodowy ruch zawodowy robotników transportowych zapoczątkowały dwie międzynarodowe organizacje zawodowe, a mianowicie: z jednej strony kolejarze, a z drugiej strony marynarze i robotnicy portowi. 14 sierpnia 1893 r. odbył się z inicjatywy holenderskiego Związku Pracowników Kolejowych w Zürichu I-szy Międzynarodowy Kongres Kolejarzy, w którym brali udział przedstawiciele Holandji, Francji, Austrji, Włoch, Szwajcarji i Anglji. Na tym Kongresie omawiano kwestję 8-godz. dnia pracy i wynagrodzenia pracowników kolejowych, oraz uchwalono utworzyć międzynarodowy sekretarjat dla spraw kolejowych, którego kierownictwo poruczono Związkowi Holenderskich Kolejarzy. 30 października 1894 r. odbył się w Paryżu II Międzynarodowy Kongres Kolejarzy. Na tym Kongresie omawianą była sprawa święta 1 Maja, czasu pracy, warunków płacy, zaopatrzenia na starość oraz sprawa socjalizacji środków produkcji. Osią obrad była kwestja utworzenia Międzynarodowego Sekretarjatu dla spraw robotników transportowych. 29 sierpnia 1895 r. odbył się w Medjolanie, we Włoszech, III Międzynarodowy Kongres Kolejarzy, na którym oprócz przedstawicieli z państw, biorących udział w I Kongresie — brali udział kolejarze hiszpańscy i portugalscy. Na tym Kongresie omawiano — oprócz spraw poruszanych na poprzednich Kongresach — kwestję międzynarodowego funduszu strejkowego i wprowadzenia sądów rozjemczych dla załatwiania konfliktów zarobkowych kolejarzy. Następny Kongres miał się odbyć w r. 1896 w Barcelonie w Hiszpanji, jednak z powodu wojny w Hiszpanji — Kongres ten nie przyszedł do skutku.

10 czerwca 1896 r. Związek Angielskich Robotników Portowych wspólnie z marynarzami pod przewodnictwem Tom. Manna otworzył Centralny Komitet dla międzynarodowego zjednoczenia wszystkich marynarzy i robotników portowych. Komitet ten wydał do robotników portowych i marynarzy Anglji, Niemiec, Francji, Szwecji, Belgji, Holandji, Hiszpanji, Północnej Ameryki i Australji — odezwę w celu nawiązania stosunków dla utworzenia wspólnej organizacji.

Odezwa ta nie znalazła narazie posłuchu. Dopiero po wielkim strajku hamburskich robotników portowych i marynarzy w r. 1897 odbył się w Londynie Międzynarodowy Kongres marynarzy morskich i śródlądowych oraz robotników portowych Belgji, Niemiec, Francji, Anglji, Holandji i Szwecji. Na tym Kongresie uchwalono założyć Międzynarodową Federację Transportowców i zaprosić na członka utworzony już poprzednio Międzynarodowy Sekretarjat Kolejarzy. Jednakże zabiegi w celu pozyskania kolejarzy nie odniosły wówczas skutku. Dopiero w roku 1900 we wrześniu odbył się II Kongres Robotników Transportowych, na którym uchwalono wybrać Radę Generalną, złożoną z zastępców angielskich, belgijskich, francuskich i niemieckich robotników. Miejscem siedziby Sekretarjatu był Londyn. W związku z tym Kongresem odbyto konferencję z kolejarzami, i tu powzięto uchwałę, że Międzynarodowy Sekretarjat przystępuje do Międzynarodowej Federacji Transportowców i w jej łonie utworzy osobną Sekcję dla kolejarzy.

W ten sposób utworzona została ostatecznie Międzynarodowa Federacja Prac. Transportowych (I. T. F.), której III Kongres odbył się w roku 1902 w Stockholmie. Na tym Kongresie postanowiono brać udział w każdej walce o poprawę bytu pracowników w pojedyńczych krajach, bądź to za pośrednictwem materjalnego poparcia tych walk, bądź też nawet przez stosowanie bojkotu przesyłek z państw objętych strajkiem.

W r. 1904 odbył się IV Kongres w Amsterdamie i na nim postanowiono przenieść Sekretarjat z Anglji do Niemiec. Z powodu przeniesienia Sekretarjatu z Anglji organizacje angielskich pracowników transportowych wystąpiły z Międzynarodówki. Pod kierownictwem niemieckich kolegów znacznie rozwinęła się praca Międzynarodówki— tak, że w V Kongresie w r. 1906 w Medjolanie brały już udział 22 organizacje z 13 krajów, liczące 208.000 członków. Na tym Kongresie powzięto też uchwałę

w sprawie akcji antywojennej za pośrednictwem strajku i bojkotu przewozu broni i materjałów wybuchowych. Od tego czasu datuje się stały wzrost ilości członków w Międzynarodówce.

VI Kongres, który odbył się w sierpniu 108 roku w Wiedniu reprezentował 44 organizacje z 18 krajów, liczące 497.000 członków. Na tym Kongresie omawiano sprawę zatrudnienia murzynów w charakterze marynarzy, jako łamistrajków i uchwalono stosowną rezolucję protestacyjną, która jednakowoż miała znaczenie tylko platoniczne.

W r. 1910 odbył się VII Kongres I. T. F. w Kopenhadze. Był to okres prawie że najgorszy dla robotników transportowych z powodu ogólnego kryzysu gospodarczego i obniżenia wskutek tego płac tych pracowników. Od tego roku datuje się przesunięcie polityki w Międzynarodówce i we wszystkich należących do niej związkach zawodowych — znacznie na lewo. Na tym Kongresie zaakceptowano żądania w sprawie zaprowadzenia 8 godz. dnia pracy, zażądano uregulowania całego ustawodawstwa robotniczego i zagwarantowania prawa koalicji dla kolejarzy. Ostatni, t. j. VIII, Kongres przed wojną odbył się w sierpniu 1913 r. w Londynie. Na tym Kongresie było reprezentowanych 50 organizacyj z 18 krajów, liczących 382.000 członków. Na tym Kongresie dały się odczuć dwa kierunki systemu organizacyjnego, pierwszy zdążający do centralizacji ruchu zawodowego, drugi natury syndykalistycznej. Kongres jednak powziął uchwałę kompromisową co do przeorganizowania całego aparatu Międzynarodówki, a to na zasadach demokratycznych. Zasady te miały być zaakceptowane na najbliższym Kongresie, który miał się odbyć w Zürichu. Wybrano nawet w tym celu specjalną Komisję, która miała opracować cały szereg tez natury organizacyjnej. W sprawie tej miała się nawet odbyć we wrześniu 1914 r. konferencja w Wiedniu, jednak z powodu wybuchu wojny światowej ani konferencja, ani następny kongres przed wojną — nie doszły do skutku. Przedwojenna Międzynarodowa Federacja Transportowców miała charakter czysto europejski. Nie próbowano wciągać jakichkolwiek pracowników z innej części świata, a nawet prowadzono akcję przeciwko zajmowaniu murzynów w ruchu transportowym. Dopiero w dn. 29 i 30 kwietnia 1919 r. odbyła się I-sza Międzynarodowa Konferencja Robotników Transportowych w Amsterdamie, na której powzięto uchwałę odbyć Międzynarodowy Kongres na wiosnę w r. 1920 i utworzyć siedzibę Sekretarjatu Międzynarodówki w Amsterdamie.

W marcu 1920 r. odbył się IX Kongres I. T. F. w Oslo w Norwegji. Był to pierwszy Kongres po wojnie światowej. Na tym Kongresie było reprezentowanych 25 organizacyj z 10 krajów. Na przewodniczącego I. T. F. powołano reprezentanta angielskich robotników transportowych, Roberta Williamsa, a na sekretarza I. T. F. — Edda Fimmena. Na tym Kongresie powzięto bardzo radykalną uchwałę w sprawie akcji przeciwko wojnie, oraz uchwalono statut Międzynarodówki, który z małemi zmianami do dnia dzisiejszego obowiązuje.

Organizacja Międzynarodówki opiera się na przepisach statutu, których zasady dadzą się w kilku punktach skrystalizować. Międzynarodówka ta ma służyć dla ochrony ekonomicznych i socjalnych interesów robotników transportowych, dla popierania każdej krajowej i międzynarodowej akcji przeciwko wyzyskowi, dla niesienia międzynarodowej pomocy finansowej prowadzącym akcję i w końcu — dla organizowania strajków względnie przeprowadzania akcji oporów biernych i bojkotu dla poparcia walki strajkowej prowadzonej przez organizacje należące do I. T. F.

Najwyższą władzą I. T. F. jest Międzynarodowy Kongres zwoływany w okresach dwuletnich. Organami wykonawczymi są: Rada Generalna i Komitet Wykonawczy.

Polska jako państwo niezależne bierze udział w pracach I. T. F. od r. 1920, t. j. odczasu, gdy Zawodowy Związek Kolejarzy (Z. Z. K.) powziął uchwałę przystąpienia do tej organizacji.

W sierpniu 1922 r. pierwszy raz delegaci Z. Z. K. w osobach kol. kol. Maxamina i Odrobiny — reprezentowali polskich kolejarzy na Międzynarodowym Kongresie I. T. F. w Wiedniu. Od tego czasu Z. Z. K. brał udział we wszystkich kongresach i zjazdach międzynarodowych, a mianowicie: w roku 1924 w Hamburgu, w r. 1926 — w Paryżu i w r. 1928 — w Stockholmie. W tym okresie czasu Polska zasiadała w Radzie Generalnej od roku 1926 do r. 1928 (członkiem Rady Gen. był z ramienia Z. Z. K. kol. Maxamin. Przyp. Red.).

Międzynarodowa Federacja Transportowców liczyła w dniu 1 stycznia 1928 r. 77 organizacyj z 33 krajów i jednoczyła w sobie około 2 miljony 25 tysięcy członków. Zaznaczyć musimy, że w dalszym ciągu jest stały przyrost członków i Międzynarodowa Federacja z dnia na dzień obejmuje organizacje pozaeuropejskie, jak np. Amerykę Południową, Północną i Azję. Jeżeliby chodziło o cyfrowe przedstawienie liczby członków od dnia utworzenia po wojnie Międzynarodówki aż do dnia dzisiejszego, to stan ten przedstawia się następująco:

1.IV.1919	— 12	związków	z 7	krajów	—	746.483	członków
1.I. 1920	— 14	„	z 8	„	—	1.573.927	„
1.I. 1921	— 32	„	z 16	„	—	2.691.763	„
1.I. 1922	— 35	„	z 17	„	—	2.352.610	„
1.I. 1923	— 45	„	z 22	„	—	2.189.974	„
1.I. 1924	— 56	„	z 26	„	—	2.035.958	„
1.I. 1925	— 72	„	z 32	„	—	1.958.617	„
1.I. 1926	— 83	„	z 35	„	—	2.140.123	„
1.I. 1927	— 79	„	z 34	„	—	2.038.160	„
1.I. 1928	— 77	„	z 33	„	—	2.025.000	„

Organem prasowym Międzynarodowej Federacji Transportowców jest miesięcznik pod tytułem „Biuletyn" („Mitteilungsblatt") — w językach: niemieckim, francuskim, szwedzkim, hiszpańskim i holenderskim. Oprócz tego wychodzi Biuletyn prasowy raz na dwa tygodnie. Pozatem wydaje I.T.F. rozmaite broszury dotyczące poszczególnych zagadnień zawodowych.

Międzynarodowa Federacja Transportowców podzielona jest na kilka sekcyj, i tak: kolejarzy, marynarzy, robotników portowych, szoferów.

Od r. 1922 Międzynarodowa Federacja Transportowców, względnie jej Sekretarjat, rozpoczął pracę nad rozszerzeniem agend pojedyńczych sekcyj w celu należytego zastępowania interesów pojedyńczych grup fachowych.

Nie będę wspominał o pracach w innych Sekcjach, ale pozwolicie, że nieco dokładniej opiszę stan prac w sprawach kolejarzy. Sekretarjat I. T. F. prowadził energiczną międzynarodową akcję w celu poprawienia ogólnego położenia pracowników kolejowych, a to przez 1) usiłowanie wzięcia udziału w Międzynarodówce Przedsiębiorców Kolejowych, która na swoich Kongresach zajmuje się żywo warunkami pracy i płacy pracowników, 2) przeprowadzenie rozmaitych środków bezpieczeństwa w międzynarodowym ruchu kolejowym jak: automatyczne sprzęgła i rozmaite techniczne ulepszenia w związku z elektryfikacją kolei i t.p., 3) popieranie słabych, prześladowanych albo walczących organizacyj, 4) udzielanie informacyj i zbieranie materjałów ze wszystkich krajów o warunkach pracy pracowników, 5) propagowanie idei międzynarodowego ruchu zawodowego i międzynarodowej solidarności wśród członków organizacyj należących do I.T.F.

Mniej więcej w ten sposób przedstawia się sprawa akcji Sekretarjatu, jeżeli pominiemy dla braku miejsca rozmaite szczegóły innej natury, których liczba jest bardzo wysoka.

Międzynarodowa ofensywa kapitału coraz to więcej skierowuje naszą uwagę na akcję I. T. F. i ta potrzeba międzynarodowego zespolenia się wszystkich związków klasowych staje się z dnia na dzień bardziej paląca. Racjonalizacja pracy, wprowadzona na kolejach zwiększa z miesiąca na miesiąc ilość pracowników bezrobotnych. Warunki pracy są coraz to gorsze. Ponieważ położenie kolejarzy we wszystkich krajach jest prawie jednakowe, muszą się oni zorganizować międzynarodowo w

celu obrony swoich interesów. W dzisiejszych warunkach cała klasa pracująca powinna przez skoordynowanie swych sił w klasowych związkach zawodowych — wzmocnić szeregi klasowego ruchu zawodowego, aby nadać wewnątrz kraju klasie pracującej tego rodzaju znaczenie, żeby bez niej o jej sprawach nie mówiono. Klasa pracująca musi wyjść ze swego defenzywnego stanowiska do ofenzywy przeciwko zuchwale wojującemu kapitałowi w kraju. Gdy tego rodzaju akcja da pozytywne rezultaty nietylko u nas w Polsce, ale i we wszystkich innych krajach, natenczas ruch międzynarodowy zjednoczony czy to w Międzynarodówce ogólno-zawodowej, czy to w naszej Międzynarodówce Transportowej nabierze tego rodzaju znaczenia, że z opinją i uchwałami tych międzynarodowych instytucyj robotniczych międzynarodowy kapitał liczyć się będzie musiał.

Dlatego — Szanowni Koledzy — powinniście i Wy Waszą uwagę zwrócić nietylko na pracę organizacyjną wśród Was samych, ale obserwować dokładnie akcję robotników we wszystkich związkach zawodowych w kraju i zagranicą.

Maxamin.

SPRAWY SŁUŻBOWE

KILKA UWAG O T. ZW. POJEDYŃCZEJ OBSŁUDZE PAROWOZÓW

W umysłach wielu przedstawicieli naszej administracji pokutuje jeszcze przekonanie, iż najbardziej racjonalnym sposobem obsługiwania parowozów, zwłaszcza osobowych, jest obsadzanie ich przez jedną drużynę. Ma to być sposób zapewniający najlepsze wykorzystanie parowozu i najbardziej racjonalną jego konserwację. Ma to również chronić od usterek technicznych, zmniejszać liczbę napraw itp.

Nic bardziej błędnego, niż to dziwne, zaiste, przekonanie. Mamy w tym względzie praktykę dostateczną, aby móc o tem mówić w sposób kompetentny i aby na przykładach dowieźć, że obsadzanie parowozów przez jedną drużynę jest szkodliwe tak dla interesów kolejnictwa, jak też i dla interesów samych drużyn parowozowych. Podobna obsada jest stosowana w wielu parowozowniach (Lwów, Warszawa - Główna i t. d.), a jej rezultaty są tego rodzaju, że na ich podstawie władze powinny natychmiast i nieodwołalnie skończyć z tym systemem.

Jeżeli chodzi o interes kolejnictwa — ten wyraża się przedewszystkiem w jaknajwiększej cyfrze przebiegu parowozu w określonym czasie. Na pierwszy rzut oka jest widocznem, że maksymalna ilość przebiegu nie daje się uzyskać przy obsadzie parowozu przez jedną drużynę. Jakkolwiek chciałby ktoś gwałcić przepisy o czasie prasie — drużyna jednak bez przerwy jeździć nie może i potrzebuje nieodzownie wypoczynku. Razem z drużyną wypoczywa bezpotrzebnie także i parowóz, wymagając ponadto obsługi w czasie postoju. Strata dla kolei jest oczywista. Obsługa przez dwie drużyny przy racjonalnie ułożonych turnusach usuwa natychmiast wszelkie, powstałe w ten sposób straty. Parowóz może być użyty do pracy bez niepotrzebnej zwłoki.

Złudzeniem jest również przypuszczenie, iż pojedyńcza obsada zapewnia lepszą konserwację parowozu i zmniejsza ilość napraw. Przedewszystkiem system pojedyńczej obsady nie daje się nigdy utrzymać bezwzględnie. W parowozowniach naszych, zwłaszcza większych, nigdy niema zadużo parowozów. Każda usterka, każdy drobny wypadek powoduje nadzwyczajne zapotrzebowanie parowozu. Często parowozownia czeka już na parowóz, wracający z turnusowej jazdy, aby go natychmiast użyć w zastępstwie innego, zepsutego. Drużyny przybyłej codopiero z drogi użyć nie sposób — to też parowóz dostaje się w ręce pierwszego z brzegu maszynisty z rezerwy. W ten sposób parowóz przydzielony formalnie jednej drużynie, obsługiwany jest najczęściej przez 8—10 maszynistów w miesiącu — wobec czego pojedyńcza obsada jest fikcją. Dopiero taki system prowadzi do usterek — gdyż parowóz dostają w ręce pracownicy przygodni, którzy ani parowozu nie znają, ani z prowadzeniem turnusowych pociągów dokładnie obznajmieni nie są. Statystyka usterek potwierdzi napewno nasze wywody. Obsługa podwójna znowu usuwa radykalnie powstałe stąd niedomagania. Przy takiej obsłudze bardzo rzadko zdarza się, iż na parowozie pracuje więcej, niż dwie drużyny. W wypadku, gdy zachodzi konieczność użycia parowozu poza turnusem, druga drużyna jest wypoczęta do dyspozycji, wobec czego nie ma potrzeby obsadzania parowozu pracownikami, nie znającymi danego parowozu. Troskliwość obu drużyn, stale obsługujących dany parowóz nie jest bynajmniej mniejsza, aniżeli troskliwość jednej drużyny, a w ten sposób system podwójnej obsady ma wszystkie zalety, przypisywane systemowi obsady pojedyńczej, a nie posiada wad tego ostatniego.

W tych warunkach jedyną, wątpliwej bardzo wartości „korzyścią" pojedyńczej obsługi jest to, iż zezwala ona wyścigowcom i groszorobom na bezczelne i godne potępienia przekraczanie przepisowego czasu pracy. Groszorobów mamy, niestety, aż nadto. Oni to wszędzie dobijają się o pojedyńczą obsadę i bałamucą władze rzekomemi korzyściami tego systemu. Korzystają z każdego wypadku, aby w fałszywej i obłudnej trosce o „swój" parowóz nie wypuścić go z rąk, choćby przyszło w ten sposób być 350 i więcej godzin w drodze w ciągu miesiąca. I znowu statystyka dowodzi, iż nigdzie czas pracy nie jest tak konsekwentnie i tak bardzo przekraczany, jak właśnie tam, gdzie się stosuje pojedyńczą obsadę. Wyścigowiec taki jeszcze dobrze nie przyjechał, — już goni po żywność i jedzie znowu, zawsze bez należytego wypoczynku. Popycha go obłędna i wstrętna żądza mamony — a w rezultacie prędzej czy później znajduje się na ławie oskarżonych, czy w sądzie, czy w Komisji dyscyplinarnej i odwołuje się do pomocy kolegów, domaga się ciężkich ofiar materjalnych ze strony Związku.

Napozór wszystko jest w porządku. Oficjalny turnus wykazuje poprawnie 204 godzin w miesiącu. Dopiero gdy zajrzymy do list płacy, wychodzi na jaw stan rzeczywisty. Młodsi koledzy powinni zrozumieć, że tu właśnie leży powód braku etatów, zahamowania awansów, powinien dowiedzieć się, że tacy to właśnie zwolennicy i wielbiciele pojedyńczej obsady trzymają ich po kilka lat przy łopacie, że oni tamują im awans, uniemożliwiają im poprawę egzystencji. Dopóki to się nie zmieni, żaden związek nie pomoże, ani żadna interwencja stanu rzeczy nie naprawi. Tu tkwi źródło złego, które w interesie ogólnym trzeba wytępić jaknajprędzej i jaknajgruntowniej.

Administracja winna również raz wreszcie przejrzeć i zrozumieć, że nie wystarcza wydawać piękne paragrafy o bezpieczeństwie pracowników, że trzeba sięgać do źródeł zła, do najczęstszych i najważniejszych przyczyn katastrof, które w większości wypadków powodowane są przez drużyny przemęczone skutkiem braku należytego wypoczynku. Podnosiliśmy już na tem miejscu niejednokrotnie, że naczelników, tolerujących przekraczanie czasu pracy należy karać i to surowo karać. Nie jest moralnym system, który dozwala wpierw na łamanie przepisów bądź nawet groźbą i represją zmusza pracownika do przekraczania obowiązujących norm — aby go potem, gdy skutkiem tego spowoduje wypadek, karać bezwzględnie.

System obsady parowozów przez jedną drużynę nie wytrzymuje zatem krytyki z żadnego punktu widzenia. Winien być wobec tego natychmiast usunięty.

P. Borkowski.

POMOC LEKARSKA DLA EMERYTÓW.

Niektóre Dyrekcje wymagały od emerytów ubiegających się o zaświadczenia uprawniające do korzystania z państwowej pomocy lekarskiej przedstawiania zaświadczeń od władz administracyjnych, iż nie są ubezpieczeni w ogólnych kasach chorych.

Ponieważ uzyskanie takich dowodów od władz administracyjnych jest uciążliwe przeto Min. Kom. zarządzeniem z dnia 15 kwietnia 1929 r. Nr. S. 169/29, wyjaśniło, iż przy wydawaniu emerytom kolejowym przez władze kolejowe wspomnianych zaświadczeń wystarczy pisemne oświadczenie emeryta, że nie jest ubezpieczony w ogólnej kasie chorych.

50% DODATKU DLA POZNANIA.

Z komunikatu Polskiej Ajencji Telegraficznej prostującej błędne doniesienia niektórych organów prasy jakoby Rada Ministrów przyznała 50 procent dodatku do uposażeń wszystkim pracownikom państwowym, dowiedzieliśmy się, że postanowienie takie powzięła Rada Ministrów tylko w stosunku do pracowników zatrudnionych w Poznaniu w związku z poważną zwyżką kosztów utrzymania, spowodowaną Powszechną Wystawą Krajową.

Bliższych szczegółów dotąd nie ogłoszono nie wiadomo zatem ani na jakich zasadach ani kiedy dodatek ten będzie wypłacony.

PODATEK DOCHODOWY OD DODATKU MIESZKANIOWEGO.

Okólnikiem L. D. III 671/1 z dnia 22 marca 1929 r. poleciło Ministerstwo Skarbu, aby od dnia 1 maja b. r. począwszy zaliczać do podstawy wymiaru podatku dochodowego także i dodatek mieszkaniowy pobierany przez pracowników państwowych. Zgodnie z tym zarządzeniem obliczono w dniu 1 maja podatek dochodowy od pełnych poborów łącznie z dodatkiem mieszkaniowym.

Obecnie Ministerstwo Skarbu, korzystając z uprawnień zawartych w ustawie o podatku dochodowym poleciło okólnikiem z dnia 25 kwietnia 1929 wstrzymać pobieranie podatku dochodowego od dodatku mieszkaniowego aż do końca roku 1929. **Wobec tego podatek dochodowy pobierany będzie do końca bieżącego roku na dawnych zasadach t. j. od poborów bez dodatku mieszkaniowego. Potrącona w dniu 1 maja nadwyżka podatku powstała przez wliczenie do podstawy jego wymiaru dodatku mieszkaniowego będzie zwróconą przy wypłacie poborów w dniu 1-ym czerwca b. r.**

WAGONOWO - STREFOWE NA KOLEJACH WĄSKOTOROWYCH.

Rozporządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 4 kwietnia 1929 r. Nr. I. 3853/2/29 (Dziennik U. M. K. Nr. 7, poz. 75) postanawia iż przy obliczaniu wagonowo - strefowego na kolejach wąskotorowych za jednostkę wagonową (jeden wagon) przyjmuje się wagon o ładowności do 10 tonn; wagon o ładowności 10 tonn i więcej liczy się za 2 jednostki.

Rozporządzenie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1929 r.

Rozporządzenie to załatwia jeden z postulatów naszych, o którego realizację usilnie zabiegaliśmy od dłuższego czasu i o którym pisaliśmy ostatnio na łamach „Maszynisty" w Nr. 7 z r. b. str. 43.

ZWROT OPŁAT SZKOLNYCH ZA DZIECI, UCZĘSZCZAJĄCE NA KURSY WSTĘPNE.

Min. Komunikacji zarządzeniem z dnia 15 kwietnia 1929 r. Nr. I. 6751/2/29 (Dz. Urz. Nr. 7, poz. 78) wyjaśniło, że za dzieci funkcjonariuszów państwowych i zawodowych wojskowych, uczęszczające na kursy wstępne szkół zawodowych z wyjątkiem klas przygotowawczych szkół handlowych przysługuje prawo do zwrotu opłaty szkolnej.

Co do zakładów kształcenia nauczycieli to zwrot opłaty szkolnej za dzieci, uczęszczające na kursy wstępne tych zakładów przysługuje tylko w takim razie, jeżeli w sporządzanym i ogłaszanym corocznie wykazie szkół do zwrotu opłat szkolnych figuruje odnośny zakład kształcenia nauczycieli wraz z kursem wstępnym.

POWIĘKSZENIE TABORU W ZWIĄZKU Z POWSZECHNĄ WYSTAWĄ KRAJOWĄ W POZNANIU.

W związku z przewidywanem znacznem wzmożeniem ruchu osobowego z powodu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu M. K. powiększyło tabor tych Dyrekcyj, które w pierwszym rzędzie odczują u siebie ciężar tego wzmożenia tj. w Dyrekcjach warszawskiej i poznańskiej. W tym celu Dyrekcja Warszawska otrzymała 15 parowozów, zbudowanych w fabryce chrzanowskiej, zaś Dyrekcja Poznańska otrzymała z Dyrekcji Katowickiej 10 parowozów, a ponadto z Chrzanowa 9 parowozów osobowych. W najbliższych miesiącach otrzyma ta sama Dyrekcja dalsze 4 parowozy. W ten sposób Ministerstwo spodziewa się zaradzić brakowi parowozów, który mógłby powstać skutkiem wzmożonego ruchu.

Niezależnie od powiększenia taboru w Dyrekcjach Warszawa i Poznań otrzymały Dyrekcje Gdańska i Katowicka 20 nowych parowozów-tendrzaków typu polskiego dla obsługi ruchu podmiejskiego i sąsiedzkiego z Niemcami co umożliwi obsługę pociągów osobowych bez obracania parowozów na stacjach końcowych i ułatwi pracę drużynom parowozowym.

Powyższą wiadomość, zaczerpniętą z tygodnika „Przemysł i Handel" Nr. 20/29 zwłaszcza w końcowej jej części należy powitać z uznaniem, o ile jest prawdziwa. Jest nadzieja, że pewna część stale wysuwanych przez nas postulatów zostanie w ten sposób załatwiona, i że przynajmniej drużyny w Dyrekcjach Katowickiej i Gdańskiej przestaną znosić tortury powodowane jazdą tendrem naprzód. Zaznaczamy jednak, że 20 parowozów dla 2 dyrekcyj sprawy nie rozwiązuje i że zmuszeni jesteśmy podtrzymywać nadal z całym naciskiem resztę niezałatwionych żądań naszych o których pisaliśmy w Nr. 3 „Maszynisty" z r. b. str. 20 i o które występowaliśmy wielokrotnie do Ministerstwa Komunikacji.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 16.V.29. — w M. K. w sprawie etatów, awansów, w sprawie zaliczenia więcej jak 1½ godziny w niektórych parowozowniach w Dyrekcji Krakowskiej — kol. kol. **Borkowski, Sommerfeldt.**

Dn. 18.V.29. — w M. K. w sprawie siatek ochronnych, w sprawie premji dyspozytorów oraz w sprawach poruszonych przez delegację z Koła Lwów — kol. **Komorowski.**

Dn. 28.V.29. — w M. K. w sprawach Okręgu Lwowskiego, Stanisławowskiego i Wileńskiego — kol. kol. **Borkowski, Kuczkowski, Kordysz i Schabowski.**

Dn. 28.V.29. — w M. K. w sprawach Okręgu Katowickiego i Gdańskiego — kol. kol. **Komorowski, Sobczak, Hernet.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 17.V.29. — Zebranie Koła Siedlce — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 17.V.29. — Posiedzenie Centralnej Komisji Porozumiewawczej— kol. **Siadak.**

Dn. 21.V.29. — Zebranie Koła Sosnowiec — kol. **Borkowski.**

Dn. 22.V.29. — Zebranie Koła Piotrków — kol. **Siadak.**

Dn. 24 — 25.V.29. — Zebranie Koła Zdołbunów — kol.kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 25.V.29. — Zebranie Koła Warszawa-Wschodnia — kol. **Siadak.**

Dn. 26.V.29. — Zebranie Koła Kutno — kol. **Siadak.**

Dn. 27.V.29. — Posiedzenie Zarządu Głównego — kol.kol. **Borkowski, Spyt, Komorowski, Siadak i Sommerfeldt.**

Dn. 28.V.29. — Posiedzenie Zarządu Głównego — **Ci sami.**

Dn. 30.V.29. — Kongres Związków Zawodowych w Warszawie — kol. kol. **Borkowski, Spyt, Komorowski, Siadak, Sommerfeldt, Lisiewicz, Dr. Żuniak.**

Dn. 31.V.29. — Kongres Związków Zawodowych — **Ci sami.**

JASŁO.

Walne Zebranie Koła. Dn. 26.III. — 29 odbyło się Walne Zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym:

1. Sprawozdanie Przewodniczącego Koła ze Zjazdu Okręgowego w Krakowie.
2. Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres.
3. Wybór nowego Zarządu.

Po wyczerpaniu 1 i 2 punktu porządku dziennego przystąpiono do wyborów nowego Zarządu Koła, który ukonstytuował się następująco:

Przewodniczący — kol. **Szuba** Antoni, zastępca przewodniczącego — kol. **Lechner** Alfred, sekretarz — kol. **Sułowski** Józef, zastępca sekretarza — kol. **Hamada** Stefan, skarbnik — kol. **Wojtarowicz** Władysław, zastępca skarbnika — kol. **Czak** Ignacy. Komisja Rewizyjna: kol. kol.: **Łękawski** Stanisław, **Stec** Ludwik i **Różycki** Feliks.

Po załatwieniu drobnych spraw, zebranie zakończono

PRZYKŁAD, GODNY NAŚLADOWANIA.

Bibljoteka Koła Z. Z. M. w Kutnie.

Może nie wszystkim czytelnikom naszego pisma wiadomo iż Koło Z. Z. M. w Kutnie posiada poważną placówkę kulturalną w formie bibljoteki — powstałej z własnej inicjatywy i utrzymywanej własnem staraniem członków. Aby zapoznać ogół kolegów z dziejami i obecnym stanem tej pożytecznej instytucji oddajemy głos korespondentowi naszemu w tej sprawie kol. Matejce.

Redakcja.

Bibljoteka Koła Z. Z. M. w Kutnie jest najlepszem stwierdzeniem tej doniosłej, a niestety, zapoznawanej prawdy, iż przy pomocy energji i usilnej pracy kilku ofiarnych jednostek oraz przy poparciu chętnego i uświadomionego ogółu można na naszej niwie organizacyjnej tworzyć wprost z niczego — rzeczy o znaczeniu doniosłem.

W r. 1922 kol. Aleksander **Niedźwiedzki** w prywatnej rozmowie rzucił mimochodem myśl ufundowania pomnika w postaci płaskorzeźby z marmuru poetce polskiej, znanej piewczyni doli ludu wiejskiego—Marji Konopnickiej. Myśl podchwycono, a kol. Niedźwiedzki zabrał się do jej zrealizowania. Opatrzono się prędko, że bez porównania lepszym sposobem uczczenia pamięci i zasług poetki będzie ufundowanie bibljoteki jej imienia. Zamiar znalazł żywe poparcie ze strony ogółu członków naszego koła. Zaczęły napływać składki w pieniądzach i ofiary w książkach. W dniu 5 września 1927 r. bibljoteka składała się już z 434 tomów, a w dniu 4 stycznia 1929 jej stan posiadania wynosił 676 dzieł, w czem 94 książki ofiarowane przez Zarząd gospody urzędniczej, której członkowie uzyskali dzięki tej ofierze prawo do korzystania z bibljoteki na równi z członkami Z. Z. M.

Czytelnictwo rozwija się pomyślnie. Obecnie korzysta z bibljoteki stale 127 czytelników za opłatą 1 złoty kwartalnie. Za przetrzymywanie książek ponad określony termin, co utrudnia normalne funkcjonowanie bibljoteki, płacą opieszali czytelnicy 5 groszy kary za każdy dzień zwłoki.

Stan finansowy i gospodarka bibljoteki przedstawia się na dzień 1.I.1929 jak następuje: (dane uzyskane od bibljotekarza kol. Najdekiera):

PRZYCHÓD:	
Składki członkowskie	572.75
Od Centrali Z. Z. M.	150.00
Dobrowolne datki	70.00
Ze sprzedaży książek członk.	45.60
Opłaty za przetrzymywanie książek	22.60
Razem	860.95
ROZCHÓD:	
Kupno książek	614.54
Oprawa książek	200.00
Opłata bibljotekarki za grudzień	20.00
Materjały piśmienne	18.82
Zwrot zaciągniętej pożyczki	7.50
Saldo	09
Razem	860.95

Przytoczona tabelka świadczy niewątpliwie o poważnej pracy, dokonanej nad rozwojem bibljoteki. Oczywiście, nie wszystko zostało już zrobione i nie wolno nam ustawać w dalszej pracy nad rozwijaniem naszej pożytecznej placówki. Rozumie to dobrze obecny Zarząd Koła, który objąwszy funkcje swoje w r. 1927, poświęcił wiele pracy sprawie bibljoteki. Udało mu się uzyskać pomoc finansową z Centrali, pozatem Koło przyjęło na siebie koszty wynajęcia i utrzymania lokalu, zakupiło 2 szafy i troszczy się stale o potrzeby bibljoteki. Jej wartość wynosi obecnie około 5.000 zł. i powiększa się stale.

Mówiąc o rozwoju bibljoteki, nie sposób przemilczeć zasług osobistych kolegów takich jak **Zakrzewski Wincenty**, przewodniczący Koła, który dzięki osobistej energji, znajomości literatury i zmysłowi organizacyjnemu był duszą prac nad rozwojem bibljoteki oraz kolega **Najdekier Aleksander**, obecny bibljotekarz, który wprowadził do bibljoteki ład, założył skorowidze i katalogi, dba o należytą konserwację książek i poświęca bibljotece cały swój wolny czas i najlepsze swoje siły.

Dla szczupłości miejsca nie sposób wymienić wszystkich, którzy czynem, radą i ofiarą przyczynili się do stworzenia drogiej nam wszystkim placówki. Jesteśmy z niej dumni, cieszymy się, żeśmy ją potrafili utrzymać, rozumiemy jej doniosłość, gdyż niesie ona światło i spokój ducha dziesiątkom członków naszych i ich rodzin. Bylibyśmy radzi bardzo, gdyby nasz przykład zachęcił kolegów w innych Kołach do podobnej pracy.

A. Matejko.

LWÓW.

Postulaty drużyn lwowskich. Delegacja w M. K. Dnia 7 maja b. r. przybyła do Centrali Z. Z. M. delegacja Koła Miejscowego Lwów w osobach kol. kol. **Köhslinga** przewod. i **Solskiego** sekr. Koła i w obecności Prezesa Okręgu kol. **Kuczkowskiego** przedstawiła szereg postulatów tamtejszych pracowników. Postulaty te streszczały się w następujących głównych punktach: 1) zniesienie stosowanego dotąd systemu obsady parowozu jedną drużyną; 2) ustalenie normy węglowej; 3) obsługa pociągów na linji Lwów — Sapieżanka — Włodzimierz Woł.; 4) zmiana systemu obsady wotantów w izbie dyscyplinarnej; 5) przestrzeganie listy starszeństwa przy obsadzaniu pociągów pośpiesznych i osobowych; 6) ścisłe określenie procentowego udziału dyspozytorów parowozowni w premji węglowej.

Po obszernej dyskusji, w której postulaty powyższe rozważano dokładnie i określono ściśle Centrala postanowiła przedłożyć sprawy powyższe Ministerstwu Komunikacji i w tym celu opracowała stosowny memorjał.

Memorjał ten wręczyła Departamentowi Mech. M. K. specjalna delegacja, w której skład weszli przedstawiciele Okręgu i Koła Lwów z kol. Prezesem Zw. **Borkowskim** na czele. W M. K. przyjęto memorjał w zasadzie przychylnie i obiecano załatwić sprawy w nim poruszone w czasie najkrótszym.

SOSNOWIEC.

Nieporządki w kasie stacyjnej. W ostatnich czasach dochodzą nas coraz częściej wiadomości o nieporządkach w kasach stacyjnych w Dyrekcjach radomskiej i warszawskiej. Pobory pracowników nie są wypłacane w przewidzianych terminach, a kasjerzy tłumaczą się różnie, przeważnie w sposób mało wiarogodny i przekonywujący. Najczęściej powtarzają się skargi na kasę stacyjną w Sosnowcu, gdzie miejscowy kasjer nazwiskiem Wiłucki systematycznie opóźnia wypłatę należności, szczególnie ubocznych dla pracowników Wydziału mechanicznego. Do niedawna opóźniał również wypłatę poborów zasadniczych i dopiero na skutek masowych protestów ze strony pracowników i skarg zanoszonych do Dyrekcji uregulował jako-tako tę sprawę. Pobory uboczne ciągle jednak są wypłacane z opóźnieniem.

P. kasjer tłumaczy się różnie — a to niby wypłata nie była przewidziana, a to znowu kopalnie rzekomo nie wpłaciły gotówki, innym razem znowu listy płacy jeszcze nie są gotowe i t. p. Wygląda to wszystko razem bardzo nieprawdopodobnie, a nawet podejrzanie. Zwracamy na to uwagę Dyrekcji Warszawskiej, sądzimy bowiem, że lepiej skontrolować dokładnie na czas aniżeli dopuścić — być może — do skandalu i strat. Widzieliśmy już tu i owdzie podobne wypadki — zawsze kończyły się źle i dla pp. kasjerów i dla kolei.

Jak zwykle w podobnych razach, niedbały kasjer odznacza się niebylejakim tupetem i pewnością siebie. Na protesty pracowników, na spokojne interwencje przedstawicieli związków odpowiada wymysłami, których repertuar posiada doborowy i niewyczerpany. Niedawno odmową wypłaty i osobistem grubijaństwem sprowokował aż strejk w warsztatach który przerwano dopiero na skutek interwencji naczelnika parowozowni. Co najciekawsze, natychmiast po rozpoczęciu strejku pieniądze się znalazły. Ale p. Wiłucki pała odtąd nienawiścią do pracowników Wydziału Mechanicznego i używa na nich z powodzeniem całego swego kunsztu wymyślania.

Ordynarność i brutalność tego osobnika sprzykrzyły się dawno sosnowieckim drużynom parowozowym, które nie mają zamiaru tolerować dłużej opieszałego, a w dodatku ordynarnego i wrzaskliwego kasjera. Domagają się zatem od Dyrekcji, aby z Wiłuckim zrobiła porządek. Pobory i główne i uboczne muszą być płacone na czas, a wypłacający te pobory pracownik musi pamiętać, że kolejarze nie u niego pracują ani też żadnej jego łaski nie potrzebują, lecz będąc świadomymi swych praw obywatelami domagają się punktualnego wypłacania należności oraz traktowania grzecznego i poprawnego.

Zapowiadamy p. Wiłuckiemu, że w razie ponownej odmowy regularnego wypłacania poborów lub na wypadek gdyby się wymyślania i wyzwiska z jego strony miały powtórzyć — spotka się z natychmiastową ostrą reakcją z naszej strony.

O uruchomienie łaźni. Od kilku lat, systematycznie na tem miejscu domagamy się uruchomienia łaźni dla kolejarzy w Sosnowcu. Potrzeba tej łaźni w Sosnowcu ujawni się w całej pełni — jeśli przypomnimy ponownie, że w mieście nie ma łaźni publicznej. Tymczasem Oddział drogowy, pod którego zarządem łaźnia się znajduje „naprawia" ją bezskutecznie już od kilku lat, na-

rażając się naprawdę już na śmieszność. Po długim „naprawianiu" zapewne „gruntownem" łaźnia funkcjonowała 3 i pół dnia poczem oddano kocioł do naprawy na długie znów miesiące po to, aby wykąpać 48 (czterdziestu ośmiu) kolejarzy i znowu oddać kocioł do naprawy.

Czem to wszystko wytłomaczyć — niewiemy. To tylko jest pewne, że historja ta nadaje się zupełnie do pism humorystycznych i zapewne znalazła by tam umieszczenie gdyby nie smutna rzeczywistość: — kolejarze łaźni potrzebują a nie mogą się jej doczekać. Czyż nie ma środka na ten uparty kocioł albo, może lepiej, na tych którzy gospodarując w ten sposób narażają siebie na kpiny, a pracowników na brud i choroby?

SOMPOLNO.

Zebranie Koła. Dn. 25/IV 29 r. odbyło się nadzwyczajne zebranie członków Koła miejscowego. W zebraniu uczestniczyli z ramienia Okręgu — kol. **Lisiewicz Józef** — przewodniczący i kol. **Jaworski** Ignacy — sekretarz. Przewodniczył zebraniu kol. Karczewski Antoni, sekretarzował — kol. Lewandowski Stanisław.

Po przemówieniach przedstawicieli Zarządu Okręgowego dokonano wyborów nowego Zarządu Koła, w skład którego weszli, jako przewodniczący — kol. **Puczkowski** Józef, zastępca przewodniczącego — kol. Grabowski Józef, sekretarz — kol. **Lewandowski** Stanisław, skarbnik — kol. **Żak** Idzi; Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Kwiatkowski** Marceli, **Brzostowicz** Wiktor i **Kruszewski** Józef.

LIDA.

Zebranie Koła. Dn. 26/III 29 r. odbyło się zebranie członków Koła pod przewodnictwem kol. Szerokiego Józefa; sekretarzował kol. Gadomski Marjan. W zebraniu uczestniczyli z ramienia Centrali Prezes Zw. kol Borkowski oraz skarbnik Zw. — kol. Sommerfeldt.

Porządek dzienny obejmował: 1) sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres, 2. Wybory nowego Zarządu. 3. przemówienie członków prezydjum. 4. Wolne wnioski.

Po zdaniu przez Zarząd Koła sprawozdania z działalności za ubiegły okres wywiązała się nad nim dyskusja, w rezultacie której udzielono ustępującemu Zarządowi absolutorjum; poczem wybrano nowy Zarząd Koła, w skład którego weszli: przewodniczący — **kol. Wróbel Andrzej,** sekretarz — kol. **Gadomski** Marjan (ponownie), skarbnik — kol. **Cybulski** Stanisław oraz członkowie Zarządu — kol. kol. **Siwuk** Włodzimierz i **Gromyko** Juljan.

Następnie Prezes Zw. kol. Borkowski omówił szczegółowo sprawy: ustawy emerytalnej, pragmatyki, uposażeń oraz ośmiogodzinnego dnia pracy. Kol. Sommerfeld przedstawił majątkowy stan Związku.

W związku z przestrzeganiem ośmiogodzinnego dnia pracy uchwalono rezolucję treści następującej:

Członkowie nieprzestrzegający ośmiogodzinnego dnia pracy przedstawiani będą Centrali Związku, która względem nich będzie stosowała sąd koleżeński, a nawet wykluczenie ze Związku.

Na wniosek kol. Borkowskiego utworzona przy Kole Kółko Techniczne. W skład Zarządu Kółka weszli: kol. kol. Cybulski Stanisław, Siwuk Włodzimierz i Gromyko Juljan.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne.

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła od dn. 1 do 31 marca 1929 r. tytułem świadczeń następujące sumy.

IMIĘ i NAZWISKO	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Okręg Warszawski.			
Skwirowski St.	Warsz. Głów.	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Mielczarek J.	Łódź-Kaliska	„ „	1.000.—
Barankiewicz L.	Kutno	„ „	982,—
Zawidzki M.	Siedlce	Zapomoga posmiertna	650.—
Konarzewski L.	Warsz, Główna	Zapomoga chorob.	150.—
Głądzikiewicz W.	„ „	„ „	56.—
Gołębiowski J.	Warsz. Wsch.	„ „	76.—
Żochowski M.	Warszawa-Praga	„ „	38.—
Wojtasik B.	Piotrków	„ „	124.—
Korynkiewicz W.	„	„ „	60.—
Mazurkiewicz L.	„	„ „	96.—
Lewiński St.	„	„ „	122.—
Winnicki W.	„	„ „	62.—
Kubski A.	„	„ „	68.=
Jurczyk I.	„	„ „	92.—
Zajder O.	Częstochowa	„ „	160.—
Sawicki J.	Kutno	„ „	66.—
Kołakowski M.	„	„ „	102.—
Sawicki J.	„	„ „	56.—
Stawicki F.	Skierniewice	„ „	14.—
Zielonka A.	„	„ „	60.—
Konarski W.	„	„ „	64.—
Berger E.	„	„ „	80.—
Szyjka W.	Siedlce	„ „	82.—
Antolewski Z.	„	„ „	156.—
Łamczak W.	Krośniewice	„ „	54.—
Niesłuchawski W.	Aleksandrów	„ „	66.—
Konecki M.	Warszawa Głów.	Obrona prawna	25.—
Skirzyński M.	„	„ „	37.50
Fogiel M.	Warszawa-Wschod.	„ „	50.—
Kocak H.	Warszawa-Praga	„ „	37.50
Rosiak St.	„	„ „	400.—
Kubisz A.	Warszawa Gdańska	„	200.—
Szadkowski W.	Piotrków	„ „	400.—
Grabusiński W.	Częstochowa	„ „	100.—
Górny J.	Łódź-Kaliska	„ „	150.—
Świecimski St.	„	„ „	400.—
Szulc A.	„	„ „	300.—
Swiecimski St	„	„ „	50.—
Rejmer L.	Skierniewice	„ „	200.—
Krak P.	Ostrołęka	„ „	37.50
Sławiński S.	Aleksandrów	„ „	300.—
Okręg Radomski.			
Więckowski T.	Lublin	Odprawa Emerytalna	1000.—
Zieliński B.	„	„ „	994.—
Rychter P.	Skarżysko	„ „	1000.—
Barteczko E.	Strzemieszyce	„ „	958.—
Stelmaszewski B.	Kielce	Zapomoga chorob.	70.—
Orliński K.	„	„ „	76.—
Bieliński P.	Lublin	„ „	162.—
Dyszyński L.	„	„ „	110.—
Sosnowski A.	„	„ „	62.—
Wiórkiewicz F.	„	„ „	90.—
Raca J.	„	„ „	184.—
Długołęcki L.	„	„ „	88.—
Borowski M.	„	„ „	86.—
Rzeczkowski B.	„	„ „	132.—
Sobótka A.	Skarżysko	„ „	80.—
Czerniak I.	Strzemieszyce	„ „	152.—
Płażyński St.	„	„ „	82.—
Glejzner J.	Kowel	„ „	122.—
Wiatr B.	„	„ „	22.—
Zambrzycki P.	„	„ „	184.—
Baluk T.	„	„ „	94.—
Styś J.	Chełm	„ „	134.—
Belter L.	„	„ „	110.—
Nader K.	Zdołbunów	„ „	54.—
Tułścik L.	Sarny	„ „	44.—
Stępień W.	Dęblin	„ „	94.—
Kowalski G.	Lublin	Obrona prawna	75.—
Sławiński M.	Skarżysko	„ „	200.—
Romejko L.	Chełm	„ „	62.50
Pomianowski	„	„ „	37.50
Wasylkiewicz	„	„ „	37.50
Przygoda H.	Włodzimierz	„ „	75.—
Okręg Wileński.			
Karolewicz A.	Wilno	Zapomoga chorob.	94.—
Bychowiec M.	„	„ „	70.—
Jancewicz A.	„	„ „	144.—
Niemunis F.	„	„ „	82.—
Romanowski W.	Wołkowysk	„ „	90.—
Budzyński A.	„	„ „	88.—
Bluj A.	Brześć n/B.	„ „	72.—
Bednarczyk St.	„	„ „	64.—
Szyperko J.	Lida	„ „	28.—
Masilonis A.	„	„ „	20.—
Jewsiewicki B.	„	„ „	14.—
Podoliński J.	Czeremcha	„ „	26.—
Wierzbicki K.	„	„ „	118.—
Zmitrowicz W.	Lida	Obrona prawna	62.50
Grebieńcow B.	Baranowicze	„ „	250.—

IMIĘ i NAZWISKO	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Okręg Poznański			
Dekert J.	Poznań	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Król I.	„	Zapomoga chorob.	22.—
Klassa W.	„	„ „	184.—
Małecki F.	„	„ „	80.—
Kubisiak A.	Leszno	„ „	70.—
Sobczak B.	Inowrocław	„ „	80.—
Ratajski W.	Iarocin	„ „	136.—
Stachowiak T.	Zbąszyń	„ „	44.—
Szpyrkowicz K.	Poznań	Obrona prawna	230.—
Okręg Gdański.			
Zielke J.	Bydgoszcz	Odpr. Emerytalna	928.—
Modrakowski T.	„	„ „	1.000.—
Zak.zewski B.	Iłowo	„ „	982.—
Grabowski J.	Toruń	Zapomoga chorob.	60.—
Kondracki W.	Iłowo	„ „	102.—
Szwoch A.	Chojnice	„ „	22.—
Okręg Katowicki.			
Porwolik J.	Katowice	Zapomoga chorob.	52.—
Zmarzły J.	Rybnik	„ „	66.—
Wolf P.	Mysłowice	„ „	40.—
Soblik A.	Szopienice	„ „	184.—
Kaczmarczyk K.	Hajduki-Wielkie	Obrona prawna	250.—
Okręg Krakowski.			
Kochański A.	Kraków-Płaszów	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Górski E.	Dębica	„ „	1.000.—
Klocek A.	Kraków	Zapomoga chorob.	30.—
Szuman R.	„	„ „	56.—
Woźniak J.	„	„ „	138.—
Hradil F.	„	„ „	40.—
Kuczmajewski A.	„	„ „	26.—
Jarmuziński L.	„	„ „	52.—
Śliwa A.	Kraków-Płaszów	„ „	80.—
Gnojek M.	„ „	„ „	58.—
Dyga E.	„ „	„ „	60.—
Gargul J.	„ „	„ „	78.—
Malwiczka T.	„ „	„ „	72.—
Golarz J.	Nowy Sącz	„ „	66.—
Bielat St.	„	„ „	74.—
Golarz J.	„	„ „	56.—
Heczko J.	Dziedzice	„ „	184.—
Zimmerman P.	„	„ „	38.—
Kamiński G.	„	„ „	90.—
Reschke H.	„	„ „	20.—
Palichowski F.	Bielsko	„ „	86.—
Wojciechowski K.	„	„ „	48.—
Zipser F.	„	„ „	96.—
Esser J.	Rzeszów	„ „	144.—
Worożbicki A.	Szczakowa	„ „	184.—
Lenart St.	Sucha	„ „	22.—
Cesarz J.	Tarnów	„ „	58.—
Okręg Lwowski.			
Czuplakiewicz M	Stryj	Zapomoga pośmiertna	646.40
Skwarcz C.	Lwów	Zapomoga chorob.	86.—
Kowal St.	„	„ „	8.—
Kamieniarz J.	„	„ „	36.—
Szyjka J.	„	„ „	34.—
Kuźma M.	„	„ „	68.—
Marmol I.	„	„ „	26.—
Stein M.	Stryj	„ „	38.—
Surycz A.	„	„ „	50.—
Kaczor J.	Przemyśl	„ „	62.—
Veit W.	„	„ „	62.—
Laskowski J.	„	„ „	118.—
Szuperski M.	„	„ „	122.—
Karpiński H.	„	„ „	22.—
Probst H.	Sambor	„ „	50.—
Grodzicki W.	„	„ „	132.—
Rudzik K.	„	„ „	48.—
Czuczkiewicz.	Jarosław	„ „	60.—
Walbiner	„	„ „	158.—
Kopacz	„	„ „	110.—
Dziwota A.	Rawa-Ruska	„ „	122.—
Cładyszewski L.	Radziwiłłów	„ „	150.—
Krzyżenko D.	„	„ „	88.—
Nabywaniec J.	Drohobycz	„ „	98.—
Małecki E.	„	„ „	26.—
Schmidt W.	„	„ „	66.—
Pasłowski M.	„	„ „	100.—
Muss J.	Zagórz	„ „	86.—
Neżnyk B.	Lwów	Obrona prawna	355.35
Okręg Stanisławowski.			
Oleksy St.	Kołomyja	Zapomoga chorob.	184.—
		Razem . .	28.717.25

Kasa Główna Z. Z. M. wpłaciła do Kasy Skarbowej do depozytu odnośnych Sądów tytułem kaucji za:

Romanowskiego	Wołkowysk	300.—
Swiecimskiego	Łódź-Kaliska	2.000.—

ZDOŁBUNÓW.

Wybór nowego Zarządu Koła. Na Walnem zebraniu Koła dn. 18/III 29. wybrany został nowy Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Lewański Antoni**, zastępca przewodniczącego — kol. Szczawiński Marjan, sekretarz — kol. **Habus** Bogumił, zastępca sekretarza — kol. **Jasikowski** Henryk, skarbnik — kol. **Rejzner** Bolesław, Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Górski** Lucjan, **Ziomek** Zygmunt i **Majewski** Henryk.

LWÓW.

Walne Zebranie Koła. Dn. 17.IV. 29 r. odbyło się Walne Zebranie członków Koła miejscowego. W zebraniu uczestniczyli: Przewodniczący Okręgu — kol. **Kuczkowski**, sekretarz Okr. — kol. **Świtalski** oraz skarbnik Okr. — kol. **Dohnalek.** Przewodniczył zebraniu kol. **Neżnyk;** sekretarzował— kol. **Solski.** Porządek dzienny obejmował: 1) sprawozdanie z działalności Zarządu za ubiegły okres; 2) Dyskusja nad sprawozdaniem; 3) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi; 4) Wybór nowego Zarządu Koła; 5) Wolne wnioski.

Po zdaniu sprawozdania przez Zarząd Koła z działalności za ubiegły okres wywiązała się nad nim dyskusja, w rezultacie której udzielono ustępującemu Zarządowi absolutorjum. Poczem wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Köhsling** Leonard, sekretarz— kol. **Solski** Kajetan, skarbnik — kol. **Haberstock** Franciszek. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Kunz Jan, Charysz Antoni** i **Florkowski Józefat.** Członkowie Wydziału: kol. **Białkowski** Edward i **Kulikowski** Józef.

W wolnych wnioskach omawiano różne sprawy służbowe.

OŚWIĘCIM.

Walne Zebranie Koła. Dn. 20.IV. 29 r. odbyło się Walne zebranie członków Koła ZZM. w Oświęcimiu. W zebraniu uczestniczyli Prezes Okręgu — kol. **Spyt** i wiceprezes Okręgu — kol. **Szymonek.** Przewodniczył zebraniu — kol. **Lis.** Porządek dzienny obejmował: 1) sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres; 2) wybór nowego Zarządu; 3) wolne wnioski.

Po zdaniu przez Zarząd Koła sprawozdania z działalności za ubiegły okres na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielono ustępującemu Zarządowi Koła absolutorjum. Poczem wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Rudolf** Leon, sekretarz — kol. **Tobiasz** Jan, skarbnik — kol. **Szendera** Aleksander, członkowie Zarządu — kol. kol. **Maluty** Roman i **Ludwig** Ferdynand. Komisja Rewizyjna: kol. kol. **Kudziela** Antoni, **Lis** Henryk i **Łuszkiewicz** Marceli.

Następnie uchwalono rezolucję treści następującej:

Zgromadzeni maszyniści Koła miejscowego Oświęcim uchwalaają pełne zaufanie Zarządu Głównemu za gorliwą i skuteczną pracę nad zrealizowaniem postulatów, wysuniętych na IX-tym Walnym Zjeździe. Przyrzekają zawsze stać do dyspozycji na każde wezwanie Zarządu Głównego.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy służbowe.

PODZIĘKOWANIE.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie kol. F. Schabowskiemu, Prezesowi Okręgu Wileńskiego Z. Z. M. aż gorliwe i usilne starania o ponowne przyjęcie mnie na zajmowane poprzednio stanowisko.

Michał Juruta.

PODZIĘKOWANIE.

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie mężów i ojców naszych ś. p. Jana Cieślika, maszynisty parowozowni Gozdów i pomocnika Tadeusza Karpety, zmarłych śmiercią tragiczną na parowozie w dniu 20 maja 1929 r., — t. j. miejscowemu Kołu Z. Z. M., Z. U. K. i Z. Z. K., Zarządowi kolejki, wszystkim Kolegom i współpracownikom zmarłego za okazanie szczerej pomocy w tak smutnych dla nas chwilach; Panu Staroście z Hrubieszowa, dr. Łachowi, Naczelnikowi Ruchu Wydziału Kolei Wąskotorowych w Radomiu, Panu Iwaszkiewiczowi, — Mechanikowi panu Fabjanowskiemu i pracownikom cukrowni Nieledew, orkiestrze i straży ogniowej m. Hrubieszowa, oraz miejscowej straży ogniowej i nauczycielom Szkoły Powszechnej, składamy tą drogą najserdeczniejsze „Bóg zapłać".

Żony, dzieci i rodziny.

NA RATY bez zaliczki

ZEGARY

ścienne, zegarki, pierścionki, kolczyki obrączki **CH. GUTMACHER**

Warszawa,

ul. Smocza Nr. 21 m. 7, róg Dzielnej

MASZYNY DO SZYCIA systemu SINGERA, światowych fabryk, nagrodzone złotemi medalami oraz ROWERY tylko za gotówkę po cenach ściśle hurtowych, poleca:

POLSKA SPÓŁKA MASZYNOWA „DOBROMASZYN"

Warszawa, Chmielna 32-8



1) Maszyna nożna bębenkowa zł 260 — 2) Maszyna kryta gabinetowa zł. 310 — 3) Maszyna krawiecka, oraz kamasznicza zł. 310 4) Rower wolnobieżny, angielski (pierwszy gat.) zł. 260 —.



UWAGA: Do każdej maszyny dodajemy bezpłatnie 2 aparaty do haftu i cerowania Wysyłamy na prowincje po nadesłaniu pocztą zł. 25 zadatku. Gwarancja 15-letnia- Dostawa na koszt firmy.

Za dobroć otrzymujemy moc listów dziękczynnych

MASZYNY DO SZYCIA

SINGERA

Polecamy od 150 — 220 złotych. Najlepsza bębenkowa 260 złotych nadająca się do wszelkich robót, gwarantowana na 20 lat, kupujący u nas maszynę otrzymuje towar tani i dobry.

W. LUBIŃSKI

WARSZAWA, ULICA ŻÓRAWIA 49.

Po nadesłaniu zadatku 50 zł. maszynę przyślemy na miejsce.

!!! Wkrótce ukaże się !!!

NAKŁADEM ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

„GOSPODARKA CIEPLNA NA PAROWOZIE i W KOTŁOWNI"

INŻ. TECH. ST. FELSZA

Pierwsze w tej dziedzinie oryginalne dzieło źródłowe w języku polskim; oparte na wieloletnich badaniach Autora.

Około 260 stron druku, 50 rysunków i ilustracyj.

Zasady teoretyczne. Cenne wskazówki praktyczne. — Książka przystosowana w układzie do potrzeb maszynistów kolejowych. Niezbędna dla każdego maszynisty i pomocnika. Uczy **umiejętnej** obsługi parowozu. **Konieczna do egzaminów służbowych.**

Winna znaleść się w rękach każdego maszynisty, pomocnika maszynisty, technika, inżyniera kolejowego.

Nakład ograniczony!

Już należy zamawiać!

W REDAKCJI

„TECHNIKI PAROWOZOWEJ"

WARSZAWA, ULICA CHMIELNA Nr. 9

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Odbito w drukarni „Robotnika". Warecka 7.